

ドイツにおける 公共近距離旅客輸送の地域化と政府補助に関する考察

渡邊 徹

目 次

1. 政策理念から乖離した地域化
2. 地域化の導入
3. 政府補助をめぐる地域化法の問題点
4. 地域化と政府補助の意義と課題

1. 政策理念から乖離した地域化

EU では、近距離旅客輸送の担い手たる公共交通の復権を目的に地域化 (regionalization) を推進している。ここに地域化とは、かつて中央政府が国鉄を介して一元的に引き受けていた近郊鉄道の運営責任はじめ、地域交通全般のそれを当地の交通事情に明るい地方政府の下に移管し、市場適合的に輸送サービスを提供する政策である。しかしながら、各国の地域交通市場では概して自家用乗用車の占有率が高く、公共交通機関にとって自立的運営が困難な状況にある。したがって、地域化に際して何らかの公的支援が必要となる。

これをドイツについてみると、同国では、地域化法 (Regionalisierungsgesetz) に基づいて 1996 年に地域化 (Regionalisierung) が実行に移された。同法は、ドイツ国内の公共近距離旅客輸送⁽¹⁾ (öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV) の運営責任は各州政府がこれを負う旨定める他、連邦政府の州政府に対する財源移譲に関しても規定している。ところが、同法の立法過程、あるいは条文を紐解くと、当該政府補助は ÖPNV 再生のためというよりも、むしろ地域化、ひいては後述の鉄道改革 (Bahnreform) を成就させるための、いわば政治的妥協の産物であるといわざるを得ないのである。そして、そのために連邦補助の効率性は損なわれ、ÖPNV の再生という政策理念が等閑視されているとの批判を免れないのである。以下、その点を論じるとともに、いかなる政府補助の形態を採ることが望ましいか検討する。

2. 地域化の導入

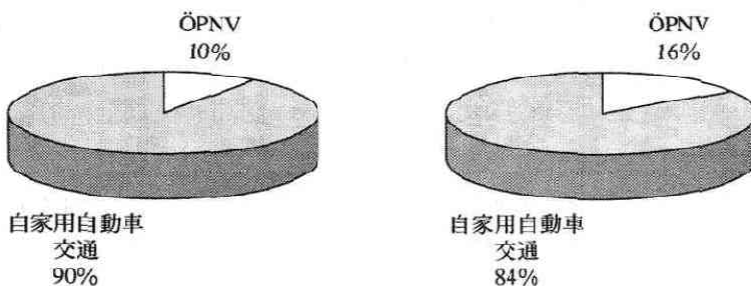
2.1 鉄道改革の一環としての地域化

地域化法は、1993年12月17日に成立した鉄道改革関連法⁽²⁾の一つである鉄道新機構法(Eisenbahnneuordnungsgesetz)第4章に収録されている独立の法律である。ここで、1994年鉄道改組につき若干の言及をしておきたい。

前年のベルリンの壁崩壊を受けて、1990年10月3日に東西ドイツが再統一を遂げると、両ドイツの国鉄の統合が大きな問題となった。郵政に関しては、旧西独のドイツ連邦郵便が旧東独のドイツポストを吸収する形で組織が統合されたが(統一条約§27 I)、国鉄は同じようにはいかなかったのである。それというのも、旧西ドイツの国鉄であるところのドイツ連邦鉄道(Deutsche Bundesbahn, DB)と旧東ドイツのドイツ国有鉄道(Deutsche Reichsbahn, DR)との間の経営上・技術上の相互格差が著しく⁽³⁾、直ちに2社を統合することは至難であったからである⁽⁴⁾。そこで、当時のKohl連邦政権(1982-98年)は、統一ドイツの鉄道のあり方について、かねて発足させていた連邦鉄道政府委員会⁽⁵⁾(Regierungskommission Bundesbahn, RKB)に検討にあたらせた。

RKBは1991年12月21日、当時のKrause連邦交通大臣(在任1991-93年)に最終報告書を提出した。その中で、RKBは、DBとDRとを統合し、ドイツ鉄道株式会社(Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, DB AG⁽⁶⁾)を設立すべき旨答申した。また、地域化を実施し、鉄道改革によって誕生するDB AGの経営基盤に政策的配慮を施すべきであると進言した⁽⁷⁾。確かに、図表1に示すごとく、ドイツの交通市場においては、他のEU加盟国と同様、自家用車が圧倒的に選好されており、鉄道近距離旅客輸送⁽⁸⁾(Schienenpersonennahverkehr, SPNV)は、DBの業務のうち最も採算性が芳しくなかったのである。

図表1 ドイツの旅客輸送機関分担率



- 注 1. 左図は輸送人員ベースの、右図は輸送人キロベースの分担率である。
 2. 自家用自動車交通は自動二輪車、乗用車、タクシー等による輸送である。
 3. 地域化の議論がなされていた1993年の実績である。

出典 BMVEW (Hrsg.) [3], S. 226 und 228 より筆者作成。

2.2 財源をめぐる議論の紛糾

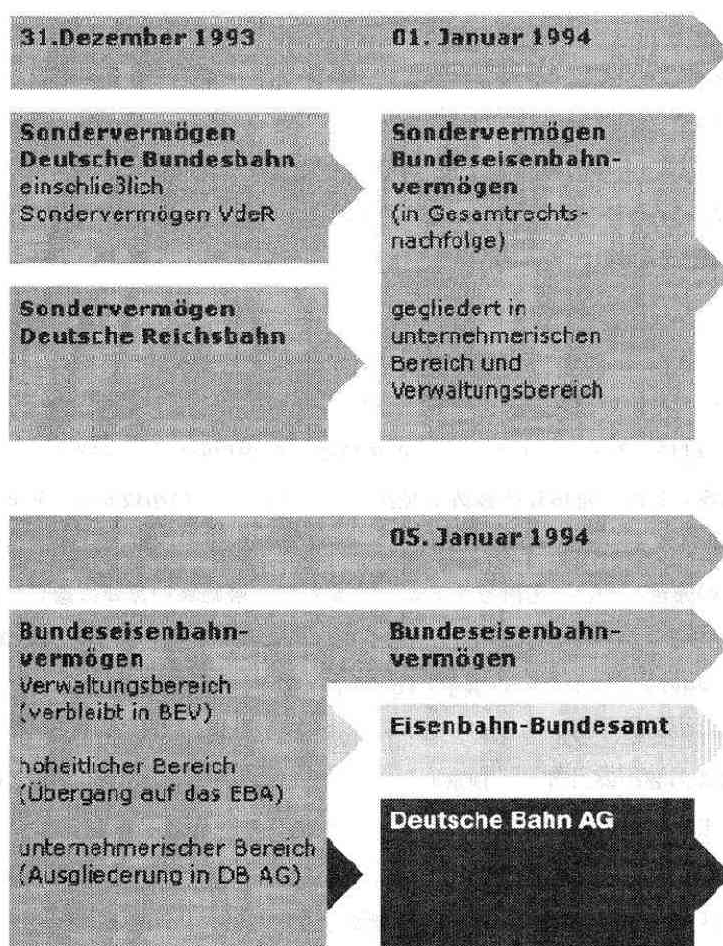
RKB 改革案は1992年2月5日の連邦閣議で了承され、連邦交通省は同年7月15日に前記DB及びDRの改組、地域化などを含む一連の鉄道改革のスキームを策定した。かくして、連邦政府は1994年1月1日に鉄道改革を実行することを目指し、各界の意見を聴取しながら93年半ばまでに議会での審議を終え、必要な法整備を完了するよう、すぐさま法案の作成に着手したのである。ところが、実際に法案が成立をみたのは1993年12月17日、鉄道改革実施のわずか2週間前であった。

このように、当初連邦政府が予定していたスケジュールを大幅に超過した最大の理由は、地域化をめぐる連邦・州両政府間で妥協点を見出せなかったことにある。市場条件に恵まれず、SPNVの運営には往々にして困難を伴うと先に述べた。連邦政府にしてみれば、SPNVの存続、維持も然ることながら、その運営責任を州政府の下に移管し、もって自身の財政負担を転嫁する点に地域化の意義を見出していた。一方の州政府は、従前から運営責任を負っていた公共道路旅客輸送⁽⁹⁾ (öffentlicher Straßenpersonenverkehr, ÖSPV) に加え、新たにSPNVの運営についても関与することにより、一層地域の需要に適したÖPNVサービスを提供しうる点を評価していた⁽¹⁰⁾。こうした双方の思惑の相違が、地域化を実行するに際して連邦政府と州政府との間で財政調整を図るか否かという問題へと発展したのである。

州政府への財源移譲につき否定的立場の連邦政府と、それなしでの地域化に反対を貫く州政府——両者の間の溝は深く、地域化、ひいては鉄道改革の議論は暗礁に乗り上げた。しかし、DB、DRの財政はすでに破綻を来していて、早急に鉄道改革を断行しなければ、より深刻な事態に陥ることが懸念された。いかなる形で地域化周辺の論争に折合いをつけるか、1993年6月から連邦政府と州政府の二者間で集中的な議論が交わされた⁽¹¹⁾。その結果、連邦政府が州政府の要求を受け入れることで、ついに両者の財政調整に関する議論は決着したのである。換言すると、地域化法に連邦政府の州政府に対する補助規定が盛り込まれることになったのである。実は、それは資源配分上の問題を内在した枠組みなのであるが、この点についての検討は後段に譲る。

その後、鉄道改革はかねてからの計画の通り、1994年1月1日に行われ、DB及びDRは連邦鉄道財産 (Bundeseisenbahnvermögen, BEV) への統合を経てDBAGに移行した⁽¹²⁾ (次頁図表2)。そして、地域化は鉄道改革の日から1年の準備期間を設け、95年1月1日に実施される予定であったが、さらに1年間の猶予を与えられ、1996年1月1日に実施された⁽¹³⁾。これを契機に、ドイツでは各州政府が当地のÖPNVを一元的に運営することとなったのである。

図表 2 鉄道改革の概要



出典 BEV ウェブサイト。

3. 政府補助をめぐる地域化法の問題点

3.1 政治的妥協としての連邦補助

既述のように、地域化法の趣旨は次の 2 点に集約される。すなわち、① ÖPNV の運営責任は当該州政府がこれを有することの明文化 (§ 3)、② 連邦政府から州政府への財源移譲 (§ 5)、であるが、ここで論点としたいのは後者についてである。地域化を実施するにあたっては、連邦政府の一般財源たる鉱油税⁽¹⁴⁾ (Mineralölsteuer) の一部を各州政府に交付することにより、両者の財政調整を講じることとなった。具体的には、2006 年は総額 70 億 5,310 万ユーロを、2007 年は 67 億 990 万ユーロを、そして 2008 年以降は 66 億 990 万ユーロ⁽¹⁵⁾を拠出する (§ 5)。ところが、その用途について、同法第 7 条は、もっぱら SPNV の用

に供されるべきとしているのである。この点、地域化法はその名の通り、SPNVのみならず「ÖPNVの地域化に関する法律」(Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs)である。つまり、連邦政府からの補助金がSPNVに限らず、広くÖPNVのために用いられる制度でなくては、法律の趣旨と整合しないのである。

加えて、SPNVの一体何に補助金を配分して差し支え又は差し支えないのか、同法はまったく触れていない。ドイツでは、地域化法以前から、ÖPNVははじめあまねく地域交通を対象とする連邦補助制度が運用されている。1971年地域交通財政法(Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG)である。このGVFGに由来する補助は、地域化法のそれ同様、鉱油税収の一定割合を各州政府に交付する制度であるが、相当細かに補助金の使途が定められている(図表3)。GVFGによる政府補助総額は、2006年の実績で年間16億6,700万ユーロであり、地域化法をして規定される支援制度に比べ遥かに小規模である。確かに、後述するように、一般論としては、補助金の支出を拘束しないほうが資源配分上好ましい。それにしても、これだけ巨額の補助金ともなると、多くの先例からいって、各州において合目的的に用いられない余地を残してしまうのである。それならば、目的を特定化して補助金の効率性チェックに代えたほうが合理的である。

図表3 GVFG第2条1項に定める連邦補助金の使途

1号	以下に掲げるものの建設又は改良。
a.	居住者用及び開発用道路を除く主要地域内道路。
b.	バス専用レーン。
c.	他地域の交通ネットワークにアクセスするための主要連絡用道路。
d.	未開発地域内の主要地域間道路。
e.	鉄道の廃線に関連する道路。
f.	自家用自動車交通減少のための交通誘導システム及びパーク＆ライド用駐車場。
g.	地区開発計画に盛り込まれている貨物輸送センターのための公共交通スペース。
2号	もっぱらÖPNVの運行に供される以下のモードの建設又は改良。
a.	路面電車、高架鉄道及び地下鉄の他、特殊構造の鉄道。
b.	非連邦所有鉄道(nichtbundeseigene Eisenbahnen)。
3号	ÖPNV用バスターミナル、停留所、営業所及び整備場の建設又は改良。
4号	電子技術を用いた運行及び信号システム等、ÖPNVの表定速度を向上させる施策。
5号	鉄道又は内陸水路との交差施設。
6号	当該路線の維持及び改善に必要なバス車両並びにÖPNV用鉄道車両等の調達。

注 2007年11月13日現在の施行法による。

では、なぜ地域化法は補助の対象を特にSPNVに限定する一方で、使途に関して何らの制約も課していないのであろうか。以下、立法プロセスの分析を通じ明らかにしたい。

そもそも、連邦・州両政府とも地域化、さらには鉄道改革の必要性は十分認識していた。

第一に、それらは EU レベルの政策方針であり、EC 規則及び指令の形で具体的に要求されていたからである。第二に、ドイツ国内の事情、すなわち DB、DR の経営状態がもはや予断を許さなかったためである。しかし、事が地域化に及ぶと、連邦政府・州政府双方の見解には依然大きな隔たりがあった。連邦政府としては、自身の財政負担を州政府に転嫁すると同時に、新生 DB AG を SPNV の運営責任から解放し、もって同社の赤字体質からの脱却を図る意向が強かったのである。そうだとすれば、地域化によって新たな負担が増えることのないよう、州政府が連邦政府に費用の円満なる補償を求めたのも、実に無理からぬことであった。

それにも関わらず、連邦大蔵省は 1993 年 1 月、それまで DB に行っていた SPNV の補助を翌年以降廃止する旨表明したのである⁽¹⁶⁾。当然、州政府は激しく反発し、のちにこの計画は白紙撤回されたものの、州政府は強硬姿勢を崩さなかった。連邦制を採用する同国においては、議会は連邦議会と連邦参議院の二院からなるが、連邦参議院は各州政府の代表者で組織され、連邦議会に対して拒否権を留保している⁽¹⁷⁾。つまり、一連の鉄道改革を断行する上で、州政府の賛成が欠かせなかったのである。

以上の経緯に鑑みて、地域化法に定める政府補助は地域化、ひいては鉄道改革を実現させるにあたって州政府の同意を取りつけるための、いわば政治的妥協の産物であるというよりない。そうであれば、同法第 7 条が広く ÖPNV のためにではなく、特に SPNV のために補助金を用いるべきと規定していることに、そして使途に格別の制約を付していないことに一定の説明がつく。

3.2 連邦補助の効率性

ところで、このような公的支援の方法は、果たして効率性の原則に適合していると評価されうるのであろうか。通常、政府補助は使途に応じて一般補助と特定補助とに大別される。前者は使途に拘束を受けない補助を、後者は特定の支出に対する補助をそれぞれ指す。地方政府が、いわゆる wise government であることを仮定して両者を比較した際、おおむね次に記す理由から、一般補助のほうが効率的であるとされる。①補助を受ける地方政府は住民の選好に即してこれを利用するであろうという意味で、効率的資金配分が期待できる、②使途が特定されていない分、中央政府の介入する余地を排除しうる、言い換えれば地方政府の裁量を拡大させることが可能である、③補助金の査定といった手続上の煩雑や、これに付随する行政費用を回避しうる⁽¹⁸⁾、からである。

しかしながら、上述の一般補助の利点にも関わらず、なお特定補助を行うほうが好ましいケースがある。たとえば、外部効果が当該行政区画から他に漏出、スピルオーバー (spillover) する場合である。このとき、交付された補助金の支出を各地方政府の分権的決定に委ねたのでは、社会全体の経済厚生は最大とならないので、中央政府による介入が正当化

される。また、社会的ミニマムの要請から、その地方公共サービスを将来に渡って供給することが求められる場合も同様である。これらの状況の下では、むしろ特定補助のほうが目的を達成することとの関係で有効な手段たりうるのである。そのようなわけで、一般補助と特定補助のどちらが優れているかは一意でない。

これを地域化法に基づく政府補助についてみると、細目までは置かれていないけれども、補助金の使途はSPNVに制限されている。したがって、同法による連邦補助は特定補助である。では、SPNVは前記のスピルオーバー効果をもたらすであろうか。あるいは、社会的ミニマムの見地から、SPNVは存続、維持されることが望まれているであろうか。当該補助制度が理論的背景に拠っているか否か検討するにあたり問題となる。

この点、SPNVは輸送サービスの生産を通して利用者便益をもたらすばかりでなく、沿線住民や企業、ひいては地域全体に開発利益や利用可能性と呼ばれる便益をもたらしている。そうはいえ、SPNVは距離にして50 km、時間にして1時間未満の路線を運行する近郊鉄道である。したがって、便益の及ぶ範囲もまた、距離にして50 km、時間にして1時間程度の地域に限定されるとみるべきである。SPNVの便益は、わが国でいう二次駅勢圏⁽¹⁹⁾の住民らに及ぶのがせいぜいであって、およそ遠隔にまで影響するとは考えにくい。州際を運行する路線は格別、SPNVの創出する外部効果が隣接する行政区域、とりわけ州にスピルオーバーするとしても、その範囲と程度は自ずと限られよう。政府間補助が許されると断じるには躊躇を禁じ得ない。

他方、地域化法は第1条1項において、「十分なÖPNVサービスの提供を住民に保障することは、生存への配慮である」と謳う。ÖPNVはSPNVを包含しており、ここにSPNVの存続、維持の姿勢が明確にされている。この場合、特定補助を行ってSPNV、さらにはÖPNVの存続、維持を実現することになる。

今、地域化法に定めるSPNVへの政府補助に根拠が見出された。しかるに、これをもって現行制度を是とするのは尚早である。市民の足を確保するにしても、その手段が鉄道である必然性はないからである。全国的にÖPNVの輸送実績が良好でないドイツにあって、輸送密度等交通事情のいかんでは、鉄道に代わりバスを運行してモビリティを確保するほうが効率的であるような地域は、おそらく相当数あると思われる。先述のように、地域化の政策理念は、当地の交通の状況に照らして、地域ごとに需要に見合った輸送サービスを提供することであったはずである。そうだとすると、連邦交付金の使途をSPNVに限定する、もっといえばSPNVありきともいべき現行制度は、いわゆるX非効率の温床となり、地域化の趣旨を没却する蓋然性が高い。

そこで、一体いかなる政府補助の形態がふさわしいか問われるが、各々地域の実情に合わせて効率的にÖPNVを運営することと、公平や社会的ミニマムに配慮して住民のモビリティを確保することとを両立させるために、一般補助と特定補助の双方の利点を生かして、

折衷的補助とすることが適当である。つまり、連邦政府は州政府の特定の支出に対してではなく、一定範囲の支出に対して、一括された補助金を拠出する。そして、個々の支出項目についての具体額は、当該行政区域の厚生を極大化するように、州政府にこれを決定させるのである。もっといえば、地域化法に定める連邦補助金の使途をSPNVからÖPNV全般に緩和し、現在連邦政府が各州政府に支払っている補助金を、当局が地域の交通事情をもとにÖPNVの各モードに対し自由に配分しうる制度へと改めるべきであろう。当然、それには、州政府にあって適切な交通政策を策定するに足る能力を備えていることが前提となる⁽²⁰⁾。

4. 地域化と政府補助の意義と課題

4.1 地域化と政府補助の意義

以上、ドイツにおけるÖPNVの地域化と政府補助につき、地域化法に焦点をあて論じた。地域化には大きく二つの趣旨がある。一つは、赤字体質の国鉄の再建策として、経営上の足かせであったSPNVを分離することである。今一つは、SPNVはじめÖPNVの再生である。

交通市場は地域ごとに様相を異にするのが常である。のみならず、当該地域の交通についての情報は、中央政府にではなく地方政府に偏在しているのが普通である。したがって、地域交通サービスの提供は連邦政府が全国画一的にこれを行うよりも、各州政府にあたせたほうがよいとする地域化の政策理念は的を射ている。一方、中央政府と地方政府との間の財政調整は、①税務行政上の能力の点で地方政府は中央政府に劣ること、②地方政府間の財政力格差、ひいては地方公共サービスの質的格差を是正する必要性、などから一般に容認される傾向にある⁽²¹⁾。実際、ドイツでは、地域化と称して行政上の地方分権を図るからには、そこに財政上の地方分権を伴わなければ実効性を担保し得ないとして、地域化法に連邦補助に関する条文が設けられた。

4.2 現行政府補助制度の若干の問題点

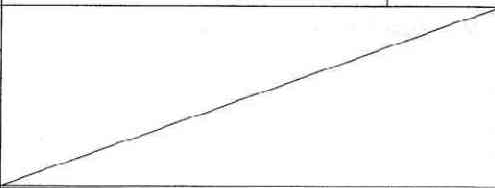
しかし、地域化法に定める連邦補助は前段の議論の末の措置であったのか。筆者は判断の材料を持ち合わせていないけれども、当該補助制度の導入に至る過程などを踏まえると、おそらくは緊急に鉄道改革を断行しなくてはならないという当時の社会情勢であるとか、地域化実施後にSPNVが存廃の危機にさらされることのないようにといった政治判断が決定的な要因であったのではないか。

確かに、交通の実務は価値判断と密接であり、単純に経済効率だけを評価軸に政策運営を行うことは妥当でない。そうはいっても、先に述べた通り、政府間の過度の資金移転は、かえって地方政府において非効率を招く恐れがあり、注意を要する。まして、目的先行の

場合はなおさらである。

そこで問題となるのは、地域化法第8条1項は、同第5条に基づいて連邦政府から支払われた補助金を、図表4に示す比率に従って各州に配分する旨規定しているが、それは各州のSPNVが効率的に運営されるのに資する水準であるのか否か——SPNVの用に目的拘束されていることの不都合は、ここでは捨象することにしよう——である。この点、同法の改正を通じて、補助金の総額及び財源に加え、各州への配分比率をも変更する途は開かれており、効率性の原則に適った制度運用がなされているものと推定される。

図表4 地域化法に基づく連邦補助金の各州への配分比率

旧西ドイツ領の州	配分率	旧東ドイツ領の州	配分率
バーデン・ヴュルテンベルク	10.44	ベルリン	5.46
バイエルン	14.98	ブランデンブルク	5.71
ブレーメン	0.55	メクレンブルク・フォアポメルン	3.32
ハンプルク	1.93	ザクセン	7.16
ヘッセン	7.41	ザクセン・アンハルト	5.03
ニーダーザクセン	8.59	テューリンゲン	3.99
ノルトライン・ヴェストファーレン	15.76		
ラインラント・プファルツ	5.24		
ザールラント	1.32		
シュレスヴィヒ・ホルシュタイン	3.11		
旧西ドイツ地域合計	69.33	旧東ドイツ地域合計	30.67

注 図表3に同じ。

ただし、法改正には連邦参議院の同意を要することを看過してはならない。わが国の先だつての「ふるさと納税」の是非をめぐる都市部・地方部両知事の議論の応酬を想起させるが、地域化法改正に際しては連邦と州の間の利害だけでなく、州相互の利害もまた相対立するであろう。そこに政治の恣意が入り込む可能性が大いに考えられるのである。そうなつては、資源配分の効率性は歪められてしまう。

その関連で、州政府が当該補助金をいかに支出したか、連邦政府に報告する義務を負っていない事実は依然として理解しがたい。運営費補助としての性格を有するこの公的補助制度は、交通企業の経営環境の変化に応じて柔軟に財政援助を行うことができる反面、補助のなし崩しの引延しによって、その受け手である事業者の安直な経営を助長し、交通補助に伴うX非効率問題を引き起こしがちである⁽²²⁾。州政府が補助金の使途を連邦政府に報告する旨義務づけるであるとか、何らかの継続的監視体制の構築が待たれる。

4.3 ドイツ人専門家の見解

ところで、こうした筆者の言説をドイツ人専門家たちはいかに解するのであろうか。筆者がドイツ連邦交通・建設・都市開発省（Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, BMVBS）とドイツ交通企業連盟（Verband Deutscher Verkehrsunternehmen）にコメントを求めたところ、BMVBSのKaren Zander氏から2007年7月20日付で回答が寄せられた。

立法趣旨及び経済厚生に照らして、地域化法に基づく連邦補助金はÖPNV一般のために配分されるべきであると考えますが、この点、どのように思われるか——筆者のこの問に、同氏は次のように述べている。「当該政府補助は、SPNVを運行するために各州が負担する費用を補償して余りある。したがって、残部はÖPNVの改善、とりわけインフラストラクチャーの改善に充当することができる」。補助金の効率性の点では望ましい制度運用がなされているといえるが、そうだとすると、地域化法第7条の規定は有名無実である。

Zander氏も認める通り、政治がSPNVの存続、維持を望んでいることは明白である。たとえ運賃収入によるコストカバー率が全国平均約30%と著しく低水準にあっても、SPNVは今日も必要であると認識されているという。すべてはドイツ国民の支払い意思次第であって、ここでSPNVの存続、維持の是非を論じることは妥当でない。しかしながら、現行の連邦補助制度は疑問なしとはしないのである。

【注】

- (1) 主に都市及びその近郊の交通需要に応じる目的で路線輸送を行う公共旅客輸送を指すが、それが明確でないときは、当該交通機関において乗車距離が 50 km 未満又は乗車時間が 1 時間未満の乗客が過半数を占めるものをいう（地域化法 § 2）。

(2) **鉄道改革関連法**

1. 連邦の鉄道線路の整備に関する法律（Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes〔連邦鉄道線路整備法, Bundesschienenwegeausbaugesetz〕）
2. 基本法改正に関する法律（Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes）
3. 鉄道事業の新機構に関する法律（Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens〔鉄道新機構法, Eisenbahnneuordnungsgesetz〕）
 - 【第 1 章】 連邦の鉄道の統合と新編成に関する法律（Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen）
 - 【第 2 章】 ドイツ鉄道株式会社設立に関する法律（Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft〔ドイツ鉄道設立法, Deutsche Bahn Gründungsgesetz〕）
 - 【第 3 章】 連邦の鉄道交通行政に関する法律（Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes）
 - 【第 4 章】 公共近距離旅客輸送の地域化に関する法律（Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs〔地域化法, Regionalisierungsgesetz〕）
 - 【第 5 章】 一般鉄道法（Allgemeines Eisenbahngesetz）
 - 【第 6 章】 他の法規の適合（Anpassung anderer Rechtsvorschriften）
 - 【第 7 章】 移行規定（Übergangsbestimmungen）
 - 【第 8 章】 従前の法規の失効（Außerkräfttreten bisherigen Rechts）
 - 【第 9 章】 連邦鉄道財産及びドイツ連邦郵便の諸企業における人事構造の改善に関する法律（Gesetz zur Verbesserung der personellen Struktur beim Bundeseisenbahnvermögen und in den Unternehmen der Deutschen Bundespost）
 - 【第 10 章】 統一的規則順位への復帰（Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang）
 - 【第 11 章】 効力の発生（Inkrafttreten）
4. 連邦鉄道財産の出向官吏の要件の決定に対するドイツ鉄道株式会社の権限に関する規則（Verordnung über die Zuständigkeit der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft für Entscheidungen in Angelegenheiten der zugewiesenen Beamten des Bundeseisenbahnvermögens〔DBAG 権限規則, DBAG-Zuständigkeitsverordnung〕）

- (3) 旧東独政府が鉄道インフラの更新、メンテナンスを怠っていたため、DR のネットワークは老朽化が甚だしかった。DR のインフラの復旧は統一ドイツの急務であるとして、大規模な投資が行われたが、結局、それは DB 及び DR の経営悪化に拍車をかけることになった。
- (4) DR は DB 同様に連邦の特別財産（Sondervermögen）とされ（統一条約 § 26 I），人事交流の他、双方の協力関係が拡大し、1991 年 9 月からは当時の Dürr DB 総裁が DR 総裁を兼務するなどの進展はあったが、両社は組織としては引続き並存状態に置かれた（桜井 [28], p. 213）。
- (5) もとは DB の再建計画策定のため、1989 年 7 月に広く学識経験者、経済界、政界、労働組合から 11 名の委員が招聘されて設置された委員会である。なお、委員の構成は次頁の表にある通りである。

	委 員	所 属 及 び 役 職
学 識 者	Dr. Gerd Aberle	ギーセン大学教授
	Dr. Horst Albach	ボン大学教授
経 済 界	Theodor Althoff	カールシュタット株式会社取締役
	Gerd Lausen	シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州立銀行総裁
	Dr. Günther Saßmannhausen	BDI 理事, RKB 委員長
政 界	Dr. Werner Dollinger	ドイツ連邦議会議員 (CSU), 元連邦交通大臣
	Ernst Haar	同上 (SPD), 元連邦交通省政務次官
	Walther Leisker Kiep	同上 (CDU)
	Dr. Rolf W. Stuchtey	ブレーメン大学教授, FDP 代表
労 組	Alfred Krause	DBB 名誉委員長
	Hans Mayr	元 IG メタル委員長

出典 *Deutsche Verkehrs-Zeitung* vom 8. Juli 1989.

- (6) RKB の答申においては, 新会社の名称は Deutsche Eisenbahn Aktiengesellschaft (DE AG) とされていた。
- (7) これは, 先に具体化された EU 共通運輸政策の方針に応じたものといつてよい。EU は, 軒並み財政難に陥った各国の国鉄を持続可能ならしめるため, 1991 年 6 月 20 日に地域化の枠組みを提示する EC 規則 1893/91 を, また 7 月 29 日には, 国鉄の機構改革を要求する同指令 91/440 を相次いで策定したのである。なお, EC, EU の共通運輸政策の展開に関しては藤崎 [8], 堀 [9], 今城編 [12], 鉄道・運輸機構 [29] 並びに渡邊 [30] を参照されたい。
- (8) 主に都市及びその近郊の交通需要に応じる公共鉄道輸送を指すが, それが明確でないときは, 当該列車において乗車距離が 50 km 未満又は乗車時間が 1 時間未満の乗客が過半数を占めるものをいう (一般鉄道法 § 2 V)。
- (9) バス, 路面電車, 地下鉄である。
- (10) 桜井, 前掲書 p. 270。
- (11) ケスタ・青木 [16], p. 28。
- (12) BEV は内部を企業的領域と公共的領域とに棲み分けられ, このうち前者が DB AG をして承継された。そして, 後者の中でも, 特にネットワーク整備に関する計画の策定, 事業者の認可, 安全基準の監督といった高権的任務 (hoheitliche Aufgaben) が抽出され, 連邦鉄道庁 (Eisenbahn-Bundesamt, EBA) がこれを引き継いだ。したがって, BEV は DB AG, EBA のいずれにも属しない領域, すなわち長期債務の引受け及び処理, 要員対策, 不動産の管理及び売却といった業務を担当する。なお, ドイツの一連の鉄道改革については前掲藤崎, 堀, 今城編, ケスタ・青木, 桜井, 鉄道・運輸機構, 渡邊, あるいは Julitz [13] を参照されたい。
- (13) 桜井, 前掲書 pp. 245-246。
- (14) わが国でいうところのガソリン税である。
- (15) 2007 年 11 月 13 日現在の施行法に定める暫定支給額であり, 正式な金額は 2007 年中に連邦参議院, すなわち外政府の同意の下決定される (§ 6)。その際, いずれの連邦税を原資とするかについてもあわせて検討されることになっている (同)。
- (16) ケスタ・青木, 前掲書 p. 26。
- (17) ただし, 連邦参議院が拒否権を行使しうるのは基本法改正法案, 州政府の歳入に影響を及ぼす法案以下, 州政府に関連のある法案に対してのみである。
- (18) 斎藤 [26], pp. 227-228。

- (19) 鉄道駅等を利用する周辺居住者が分布する範囲のことで、徒歩圏を一次駅勢圏といい、バスなどの接続がある場合、それによってアクセス可能な地域を二次駅勢圏という。
- (20) 斎藤, 前掲書 pp. 229-230.
- (21) 今西他 [11], pp. 235-237.
- (22) 斎藤, 前掲書 p. 225.

【参考文献】

- [1] 青木真美 (2007) 「公共交通機関へのハード面とソフト面の助成策とその効果——1990年までの旧西ドイツの事例から」『交通学研究／2006年研究年報』pp. 29-38, 日本交通学会.
- [2] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2006). *Bericht für das Jahr 2005 über die Verwendung der Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bericht)*, BMVBS.
- [3] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) (Hrsg.) (2005). *Verkehr in Zahlen 2005/2006*, Hamburg: Deutscher Verkehrs-Verlag.
- [4] 藤井弥太郎 (1974) 「都市交通の運営組織について——英国における再編成のケース——」『交通学研究／1974年研究年報』pp. 137-154, 日本交通学会.
- [5] 藤井弥太郎 (1978) 「交通における公共補助の諸問題」『交通学研究／1978年研究年報』pp. 1-18, 日本交通学会.
- [6] 藤井弥太郎 (1983) 「利用者負担と公共負担——都市公営交通のケース——」『三田商学研究』第25巻第6号, pp. 41-73, 慶應義塾大学商学会.
- [7] 藤井彌太郎監, 中条潮, 太田和博編 (2001) 『自由化時代の交通政策 現代交通政策Ⅱ』東京大学出版会.
- [8] 藤崎耕一 (1998) 『EUにおけるドイツの交通政策——内側から分析したドイツ——』運輸政策研究機構.
- [9] 堀雅通 (2000) 『現代欧州の交通政策と鉄道改革——上下分離とオープンアクセス——』税務経理協会.
- [10] 井堀利宏 (1996) 『公共経済の理論』有斐閣.
- [11] 今西芳治, 寺田宏州, 知念裕, 伊原豊實 (1987) 『現代財政理論』世界書院.
- [12] 今城光英編 (1999) 『鉄道改革の国際比較』日本経済評論社.
- [13] Julitz, Lothar (1998). *Besandsaufnahme Deutsche Bahn: das Abenteuer einer Privatisierung*, Frankfurt am Main: Eichborn.
- [14] 角本良平 (2007) 『世界の鉄道経営「今後の選択」——わが体験的 (21世紀) 鉄道論——』流通経済大学出版会.
- [15] 金本良嗣, 山内弘隆編 (1995) 『講座・公的規制と産業④ 交通』NTT出版.
- [16] カトリン・ケスタ, 青木真美 (2002) 『ドイツにおける鉄道の地域化 近距離旅客輸送の運営』運輸調査局.
- [17] 木下和夫編 (1966) 『地方自治の財政理論』創文社.
- [18] Musgrave, Richard A. and Musgrave, Peggy B. (1980). *Public Finance in Theory and Practice*, 3rd ed., New York: McGraw-Hill (木下和夫監, 大阪大学財政研究会訳 (1984) 『マスグレイブ 財政学——理論・制度・政治——Ⅲ』有斐閣).
- [19] 中桐宏文 (1978) 「財政からみた交通補助の諸問題」『交通学研究／1978年研究年報』pp. 35-47, 日本交通学会.

- [20] 成清史人 (2005) 「ドイツにおける地域交通を支える仕組み」『運輸と経済』第 65 巻第 5 号, pp. 73-81, 運輸調査局.
- [21] Nash, Christopher A. (1982). *Economics of Public Transport*, London: Longman (衛藤卓也訳 (1986) 『公共交通の経済学』千倉書房).
- [22] 大淵利男編 (1984) 『現代財政学の構造』八千代出版.
- [23] 岡野行秀編 (1977) 『交通の経済学』有斐閣.
- [24] 岡野行秀, 根岸隆編 (1973) 『公共経済学』有斐閣.
- [25] 斎藤峻彦 (1978) 「「足の確保」政策と公共補助——乗合バス輸送の事例——」『交通学研究／1978 年研究年報』pp. 49-69, 日本交通学会.
- [26] 斎藤峻彦 (1991) 『交通市場政策の構造』中央経済社.
- [27] 坂下昇, 平尾元彦 (1986) 「赤字ローカル線への補助金政策の社会的意義について」『交通学研究／1986 年研究年報』pp. 49-57, 日本交通学会.
- [28] 桜井徹 (1996) 『ドイツ公企業の民営化——国鉄改革の日独比較——』同文館.
- [29] 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 (鉄道・運輸機構) (2005) 『主要鉄道先進国の鉄道整備とその助成制度』鉄道・運輸機構.
- [30] 渡邊徹 (2007) 『ドイツの鉄道改革と地域交通政策の展開——公的助成制度と運営施策を中心に——』(修士論文) 早稲田大学大学院商学研究科.
- [31] 山内弘隆, 竹内健蔵 (2002) 『交通経済学』有斐閣アルマ.

【ウェブサイト】

ドイツ連邦法務省 (www.bmj.bund.de).
ドイツ連邦交通・建設・都市開発省 (www.bmvbs.de).
ドイツ連邦参議院 (www.bundesrat.de).
欧州連合 (europa.eu).